

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Method for injecting fuel into the combustion chambers of an air-compressing, self-igniting internal combustion engine

Patent Number: ☐ US6073608
Publication date: 2000-06-13
Inventor(s): KRIEGER KLAUS (DE); HAERLE HERIBERT (DE); GRIESHABER HERMANN (DE)
Applicant(s): BOSCH GMBH ROBERT (DE)
Requested Patent: ☐ EP0911511
Application: US19980174546 19981019
Priority Number(s): DE19971047231 19971025
IPC Classification: F02B3/00
EC Classification: F01N3/20B4, F01N3/20D, F02D41/40D, F02D41/40D4, F02M45/02, F02M63/02C
Equivalents: ☐ DE19747231, ☐ JP11200933

Abstract

A method and apparatus for injecting fuel into combustion chambers of an internal combustion engine, in which the total injection quantity for the engine is split into a main injection quantity and a small postinjection quantity, the latter being closely coupled to the end of the main injection quantity and being injected with the same fuel pressure as the main injection quantity. This reduces soot emissions at otherwise identical engine operating parameters. Because of the interaction among soot emissions, NOx emissions and specific consumption, the postinjection, while soot and NOx emissions are kept the same, can also be employed to lower the specific consumption of the engine.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 911 511 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
28.04.1999 Patentblatt 1999/17

(51) Int. Cl.⁶: F02M 45/02, F01N 3/20

(21) Anmeldenummer: 98111578.5

(22) Anmeldetag: 24.06.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstattungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• Krieger, Klaus
7151 Affalterbach (DE)
• Grieshaber, Hermann
72631 Alchtal (DE)
• Haerle, Heribert
70439 Stuttgart (DE)

(30) Priorität: 25.10.1997 DE 19747231

(71) Anmelder: ROBERT BOSCH GMBH
70442 Stuttgart (DE)

(54) **Verfahren zur Einspritzung von Kraftstoff in die Brennräume einer luftverdichtenden, selbstzündenden Brennkraftmaschine**

(57) Es wird ein Verfahren zur Einspritzung von Kraftstoff in Brennräume einer Brennkraftmaschine beschrieben, bei dem die Gesamteinspritzmenge für die Brennkraftmaschine in eine Haupteinspritzmenge und eine kleine Nacheinspritzmenge aufgeteilt ist, welche Nacheinspritzmenge eng an das Ende der Haupteinspritzmenge gekoppelt ist und mit dem selben Kraftstoffdruck zur Einspritzung kommt, wie die Haupteinspritzmenge. Das ergibt eine Senkung der Rußemission bei sonst gleichen Betriebsparametern der Brennkraftmaschine. Wegen der gegenseitigen Bindung von Rußemission, NO_x-Emission und spezifischem Verbrauch kann die Nacheinspritzung bei gleich groß gehaltener Ruß- und NO_x-Emission auch zur Senkung des spezifischen Verbrauchs der Brennkraftmaschine eingesetzt werden.

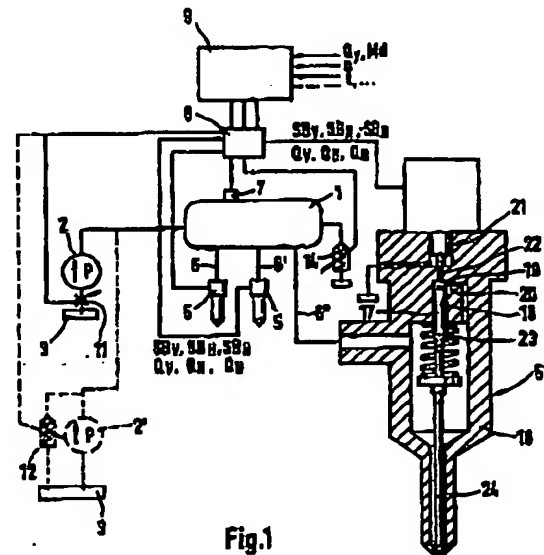


Fig.1

EP 0 911 511 A2

EP 0 911 511 A2

2

Beschreibung**Stand der Technik**

[0001] Die Erfindung geht von einem Verfahren gemäß der Gattung des Patentanspruchs 1 aus. Bei einem solchen, durch die EP-A1-0 621 400 bekannten Verfahren wird eine Nacheinspritzung von Kraftstoff nach der Haupteinspritzung in Verbindung mit einer Abgasnachbehandlungseinrichtung vorgeschlagen mit dem Ziel, die NO_x -Bestandteile im Abgas zu reduzieren. Als Nachbehandlungseinrichtung ist dabei ein sog. DENOX-Katalysator vorgesehen, der in Verbindung mit hochreaktiven Kohlenwasserstoff-Bruchstücken im Abgas eine Reduktion der NO_x -Bestandteile bewirken soll. Diese Reduktion ist insbesondere nur dann effizient, wenn noch unverbrannte Kohlenwasserstoffe in den Katalysator gelangen. Dazu wird insbesondere eine späte Nacheinspritzung verwendet, die 80° Kurbelwinkel nach dem oberen Totpunkt zur Einspritzung gelangen, wobei der Kraftstoff zwar nicht verbrennt aber aufgrund der Restwärme optimal aufbereitet wird, indem er verdampft oder gecrackt wird. Die somit entstandenen CH-Moleküle können dann in der Folge eine optimale NO_x -Umsetzung im Katalysator bewirken. Diese Kraftstoffeinspritzung ist jedoch erst aktiv bzw. wirksam, wenn die Betriebstemperatur des Katalysators bzw. die Abgastemperatur ausreichend hoch ist. Für einen Betriebsbereich, bei dem diese optimale Abgastemperatur noch nicht erreicht ist, wird weiterhin vorgeschlagen, eine frühe Nacheinspritzung zu bewirken, die im Bereich zwischen 20° und 80° Kurbelwellenwinkel nach OT liegen soll. Diese Einspritzung erfolgt dann, wenn die Verbrennung der über die Haupteinspritzung eingebrachten Kraftstoffmenge zumindest weitgehend beendet ist. Die danach eingespritzten Kraftstoffmenge über die Nacheinspritzung soll anschließend möglichst vollständig verbrennen, um die Abgastemperatur aufzuheizen und den Katalysator auf die gewünschte Temperatur zu bringen. Ist dies erreicht, erfolgt die Nacheinspritzung nach der vorgenannten Verfahrensweise.

[0002] Neben dem Ziel, die NO_x -Emission zu senken, besteht aber bei Dieselmotoren auch die Aufgabe, die Rußbestandteile im Abgas gering zu halten. Hierzu gibt das bekannte Verfahren keine Ansatzpunkte. Über das Ziel der Senkung der Rußemission hinaus besteht weiterhin im Sinne einer Optimierung eines Dieseleinspritzsystems auch die Aufgabe, den spezifischen Kraftstoffverbrauch und das Geräusch niedrig zu halten.

Vorteile der Erfindung

[0003] Durch das erfindungsgemäße Verfahren gemäß den Kennzeichen des Patentanspruchs 1 wird eine erhebliche Senkung der Rußentwicklung im Abgas bei gegebenen Betriebsparametern erzielt. Es ist

zusätzlich die Möglichkeit gegeben, den Kraftstoffverbrauch unter Einhaltung bestimmter NO_x -Werte des Abgases zu senken.

[0004] Bei konventionellen Kraftstoffeinspritzsystemen treten häufig ungewollte Nacheinspritzungen auf, die aus Fehlern der Einspritzanlage resultieren. Solche Fehler sind z.B. Mängel an der Einspritzdüse und der Dynamik des Druckwellenverlaufes zwischen Kraftstoffeinspritzpumpe und Einspritzdüse. Solche ungewollten Nacheinspritzungen von Kraftstoff treten bei geringem Kraftstoffeinspritzdruck auf, der gerade einmal den Düsenöffnungsdruck der Einspritzventile überschreitet. Der in den Brennraum gelangte Kraftstoff ist dann schlecht aufbereitet und die Einbringung erfolgt zu einem x-beliebigen, nicht zeitgerechten Zeitpunkt. Solche ungewollten Einspritzungen verursachen eine hohe HC- und Rußemission. Durch Verkokung an den Einspritzdüsen wird zudem die Einspritzcharakteristik der Einspritzdüsen negativ beeinflusst. Im Sinne des eingangs genannten Stands der Technik wurde ein Verfahren entwickelt, die Nacheinspritzung gezielter vorzunehmen, um die Wirksamkeit eines Abgaskatalysators zu erhöhen. Die dabei nacheingespritzte Kraftstoffmenge nimmt nicht an der eigentlichen Verbrennung des Arbeitstaktes teil und unterliegt auch nicht den höheren Anforderungen an die Zeitgenauigkeit der Einspritzung, die genaue Einhaltung der Menge der Einspritzung und eines bestimmten Einspritzdruckes.

[0005] Mit der gezielten Nacheinspritzung gemäß der Erfindung, die an das Ende der Haupteinspritzung gekoppelt ist, d.h. sich nach Beendigung des Einspritzvorgangs für die Haupteinspritzung unmittelbar anschließt, erhält man eine unterteilte Einspritzung, die äußerst wirksam im Bezug auf die Reduzierung der Rußemission ist. Dabei ist ganz wesentlich, daß die Kraftstoffeinspritzung bei der Nacheinspritzung unter dem selben Einspritzdruck erfolgt wie die Einspritzung bei der Haupteinspritzung. Dies unterscheidet diese Einspritzung vor allen gegenüber den ungewollten Nacheinspritzern bei niedrigem Einspritzdruck. In Verbindung mit einem Einspritzsystem, das einem Hochdruckkraftstoffspeicher zur Verfügung stellt, der ständig von einer Hochdruckpumpe versorgt wird und dessen Kraftstoff von elektrisch gesteuerten Kraftstoffeinspritzventilen entnommen wird, ist die erfindungsgemäße Kraftstoffeinspritzung mit Haupt- und Nacheinspritzung möglich. Der hohe Kraftstoffdruck auch bei der Nacheinspritzung bewirkt eine optimale Aufbereitung des eingebrachten Kraftstoffs, der an der Verbrennung weiterhin teilnimmt. Haupt- und Nacheinspritzung stellen zusammen die Gesamteinspritzmenge pro Arbeitstakt der Brennkraftmaschine dar gemäß Patentanspruch 2. In vorteilhafter Weise erfolgt die Nacheinspritzung möglichst kurz nach Ende der Haupteinspritzung. Sie ist somit fest an das Ende der Haupteinspritzung gekoppelt und nur so ergibt sich die günstige Wirksamkeit der Nacheinspritzung, die einen erneut einsetzenden Ver-

brennungsvorgang initiiert unter Druck- und Temperaturbedingungen des Brennraums, die für eine Kraftstoffverbrennung im Arbeitstakt erforderlich sind. Durch diese neu einsetzende Einspritzung wird der Umsatz der bereits eingebrachten Kraftstoffmenge zusammen mit der Nacheinspritzung nochmals erneut in Gang gesetzt.

[0006] Gemäß Patentanspruch 4 ändert sich die Menge der Nacheinspritzung in Abhängigkeit von dem Betriebsparameter der Brennkraftmaschine und wird gemäß Patentanspruch 5 durch eine elektrische Steuereinrichtung gesteuert, die dafür Sorge trägt, daß die Nacheinspritzung im gewünschten Anschluß an die Haupteinspritzung erfolgt und in der erforderlichen Menge. Diese Steuerwerte für die Steuereinrichtung werden in einem Kennfeld abgelegt, das in einem Optimierungsverfahren ermittelt wurde und brennkraftmaschinenspezifisch ist. Dabei erfolgt die Nacheinspritzung gemäß Patentanspruch 7 erst nach Überschreiten eines unteren Lastpunktes, unterhalb dem keine besondere Wirksamkeit der Nacheinspritzung nachweisbar ist. Gemäß Patentanspruch 8 wird im Rahmen der Kennfeldfestlegung die Menge der Nacheinspritzung auch im Bezug auf die Last optimiert. Dabei kann es sich ergeben, daß die einzuspritzende Kraftstoffmenge je nach Betriebsdrehzahl mit steigender Last zu- oder abnehmen muß, um eine optimierte Rußemissionssenkung zu erzielen. In diesem Zusammenhang werden wesentliche Rußemissionsreduktionen in der Regel erst ab Lastbereichen von 10 bis 25% Vollast erzielbar sein, so daß der Betrieb einer Brennkraftmaschine mit Nacheinspritzung hauptsächlich im mittleren und oberen Lastbereich erfolgt. Gemäß Patentanspruch 11 wird die Festlegung der Steuerwerte für die Steuereinrichtung im Kennfeld unter Zuhilfenahme von Sensoren vorgenommen, wobei zur Steuerung des Beginns der Nacheinspritzung insbesondere mit Hilfe von an den Einspritzventilen angebrachten Sensoren die Öffnungs- und Schließzeitpunkte der Einspritzventile bei den verschiedenen Betriebspunkten erfaßt werden. Dies geschieht unter Beobachtung der Rußemission im Abgas und einer Optimierung von Nacheinspritzmenge. Gemäß Patentanspruch 12 wird die Optimierung auch durch Variation des Einspritzdruckes, der durch den Kraftstoff des Kraftstoffhochdruckspeichers zur Verfügung steht vorgenommen. Diese Optimierung wirkt sich insbesondere auch positiv im Sinne einer NO_x Bestandteilsenkung und einer Kraftstoffverbrauchssenkung aus.

Zeichnung

[0007] In der Zeichnung wird das erfindungsgemäße Verfahren anhand einer Ausführungsform und Diagrammen näher erläutert. Es zeigen Figur 1 ein Kraftstoffeinspritzsystem in schematischer Darstellung, an dem der Gegenstand der Erfindung verwirklicht ist, Figur 2a und Figur 2b die Darstellung des Zusammenhangs zwi-

schen NO_x und Rußemission und dem spezifischen Kraftstoffverbrauch bei verschiedenen Einspritzdrücken des Kraftstoffhochdruckspeichers (Rail), Figur 3a und 3b die Auswirkung der erfindungsgemäßen Nacheinspritzung auf die Parameter Schwärzungsziffer SZ (Rußanteil), NO_x und spezifischer Kraftstoffverbrauch im Verhältnis zum Betrieb der Brennkraftmaschine ohne Nacheinspritzung, aufgetragen bei verschiedenen Spritzbeginnzeiten, Figur 4a und 4b der Zusammenhang zwischen Schwärzungsziffer SZ, NO_x Gehalt und spezifischen Kraftstoffverbrauch, aufgetragen über verschiedene Spritzbeginnzeiten im Vergleich zwischen einem Betrieb ohne Nacheinspritzung und einem Betrieb mit Nacheinspritzung bei unterschiedlichen Kraftstoffeinspritzdrücken, Figur 5 die Darstellung des Einspritzverlaufes anhand des Hubes der Nadel eines Kraftstoffeinspritzventils bei einer Haupteinspritzung und einer nachfolgenden Nacheinspritzung im Verhältnis zum sich im Brennraum einstellenden Druck, Figur 6 eine zu Figur 5 analoge Darstellung jedoch mit zusätzlicher Voreinspritzung und Figur 7a und 7b der Zusammenhang zwischen Schwärzungsziffer, NO_x -Emission und spezifischen Kraftstoffverbrauch, aufgetragen über unterschiedlichen Spritzbeginnzeiten in Gegenüberstellung von einem Betrieb der Brennkraftmaschine ohne Vor- und Nacheinspritzung, mit Voreinspritzung aber ohne Nacheinspritzung und mit Voreinspritzung (VE) und mit Nacheinspritzung (NE).

Beschreibung des Ausführungsbeispiels

[0008] In der Figur 1 ist ein Kraftstoffhochdruckspeicher 1 (Rail) dargestellt, der von einer Hochdruckpumpe 2 aus einem Kraftstoffvorratsbehälter 3 mit Kraftstoff versorgt wird. An den Kraftstoffhochdruckspeicher sind mehrere Kraftstoffeinspritzventile 5, 5' 5" gleicher Bauart über Druckleitungen 6, 6', 6" angeschlossen, die die Kraftstoffeinspritzventile mit Hochdruckkraftstoff versorgen. Dem Kraftstoffhochdruckspeicher wird dabei durch die Hochdruckpumpe 2 möglichst nur die Kraftstoffmenge zugeführt, die dann auch von den Kraftstoffeinspritzventilen entnommen wird. Dazu kann die Fördermenge der Hochdruckpumpe 3 gesteuert werden in Abhängigkeit des Drucks (Raildruck) im Kraftstoffhochdruckspeicher (Rail). Zur Erfassung des Druckes ist ein Drucksensor 7 vorgesehen, dessen Ausgangswerte einer Steuereinrichtung 8 zugeführt werden. Diese werten das Druckfühlersignal 7 aus, bringt es in Relation zu einem vorgegebenen Sollwert, der z.B. in einem Kennfeld 9 abgespeichert sein kann und steuert entsprechend der Abweichung vom Sollwert die Hochdruckfördermenge der Hochdruckpumpe 2. Dazu kann z.B. Einfluß auf ein Drosselorgan 10 in der Zuleitung der Hochdruckpumpe genommen werden oder ein Eingriff in der Hochdruckpumpe selbst vorgenommen werden derart, daß z.B. bei mit konstanten Hub fördernden Pumpenkolben die Förderdauer mit Hilfe von Steuergliedern gesteuert wird. Solche Steuer-

EP 0 911 511 A2

glieder können Schrägklappensteuerungen sein, die elektrisch betätigt werden oder Magnetventile. Alternativ dazu kann die Förderpumpe 2 mit konstanter oder drehzahlabhängiger Fördermenge fördern und dabei einen Druck erzeugen, der über den Bedarf hinausgeht. Zur Einstellung des gewünschten Kraftstoffeinspritzdruckes im Kraftstoffhochdruckspeicher wird dann z.B. durch ein Drucksteuerventil 12, das im Bypass zur Hochdruckpumpe 2' liegt, elektrisch gesteuert der Druck im Kraftstoffhochdruckspeicher 1 korrigiert. Zusätzlich zu den genannten Steuerungsmöglichkeiten können begrenzende oder zusätzlich steuernde Drucksteuerventile 14 vorgesehen werden, die dann bei einer Vorsteuerung der Fördermenge auf der Seite der Förderpumpe 2 mit Hilfe einer Drossel 11 bzw. einer Förderpumpe 2' mit Drucksteuerventil 2 eine Feinsteuerung des Kraftstoffhochdruckes im Kraftstoffhochdruckspeicher vornehmen. Dieser hohe Druck ist im wesentlichen der Einspritzdruck, der am Kraftstoffeinspritzventil wirksam ist. Die Kraftstoffeinspritzventile sind insgesamt gleicher Bauart, von ihnen ist das Kraftstoffeinspritzventil 5" näher dargestellt. Kraftstoffeinspritzventile elektrisch gesteuerter Art, wie dieses, die vorzugsweise zur Einspritzung aus einem Common-Rail, dem Kraftstoffhochdruckspeicher 1, dienen, haben vorzugsweise einen mit der nicht weiter gezeigten Einspritznadel verbundenen Kolben 16, der in einem Zylinder 17 des Kraftstoffeinspritzventilgehäuses 18 einen Steuerraum 19 stirnseitig begrenzt. Dieser Steuerraum ist ständig über eine Drossel 20 mit dem Kraftstoffhochdruckspeicher verbunden und ist ferner über ein elektrisch gesteuertes Ventil 21 über eine Entlastungsleitung 22 entlastbar. Ein solches Ventil, das als Steuerventil zu bezeichnen ist, kann elektromagnetisch aber auch durch einen Piezoaktor betätigt werden. Der letztgenannte bietet den Vorteil einer sehr hohen Steuergeschwindigkeit, was in Verbindung mit dem kleinen hydraulischen Raum des Steuerraums 19 ein sehr schnelles Schalten des Einspritzventiles bewirkt. Statt dieser Ausführung, wobei das Steuerventil 21 ein 2/2-Ventil ist, sind auch andere Ausführungen mit z.B. einem 3/2-Ventil möglich, mit dem der Steuerraum statt der ständigen Verbindung über die Drossel 20 wahlweise entweder mit dem Kraftstoffhochdruck oder mit dem Entlastungsraum verbunden wird. Schließlich sind auch Einspritzventile elektrisch gesteuerter Art bekannt, bei denen in der Zuleitung zwischen Kraftstoffhochdruckspeicher und Einspritzstelle am Kraftstoffeinspritzventil elektrisch gesteuerte Durchtrittsstellglieder vorgesehen sind. Bei dem in Figur 1 gezeigten Kraftstoffeinspritzventil liegt der Kraftstoffhochdruck ständig an einer Druckschulter 23 der Düsen-nadel 24 an, welche dann öffnet, wenn der Steuerraum 19 entlastet wird unter Einwirkung des an der Druckschulter anliegenden Öffnungskraft. Solche Ventile sind bereits bekannt und brauchen nicht näher beschrieben werden.

[0009] Die Kraftstoffeinspritzventile können nun durch die elektrische Steuereinrichtung 8 bei dem ständig

anstehenden hohen Kraftstoffeinspritzdruck schnell selbst für kürzeste Kraftstoffeinspritzmengen geschaltet werden. Die Steuereinrichtung 8 hat dabei die Funktion, einen gewünschten Druck im Kraftstoffhochdruckspeicher einzuhalten, der im wesentlichen konstant ist, der sich aber letztlich auch im Verhältnis zu bestimmten Betriebsweisen der zugehörigen hier nicht gezeigten Brennkraftmaschine gezielt verändern läßt. Grundsätzlich sind die Werte des einzustellenden Kraftstoffdruckes in dem Kennfeld 9 gespeichert und können dort ggf. bei Eintreten bestimmter Betriebsparameter mit veränderlichen Werten abgerufen werden. Der im wesentlichen konstante Einstellwert wird dabei, wie bereits gesagt, mit dem Meßwert des Drucksensors 7 verglichen und es wird entsprechend dem Vergleichsergebnis über die Kraftstoffversorgung über die Kraftstoffhochdruckpumpe wirksam eingegriffen. Zugleich dient das Kennfeld der Speicherung der Betriebsparameter der Brennkraftmaschine die für die Bestimmung der Kraftstoffeinspritzmenge und des Kraftstoffeinspritzzeitpunktes maßgeblich sind. Im wesentlichen wird der Kraftstoffeinspritzzeitpunkt auf einen optimierten Wert gehalten, der im Kennfeld 9, aus einem Optimierungsverfahren gewonnen, abgelegt ist. In soweit würde das in Figur 1 jetzt vorgestellte Kraftstoffeinspritzsystem der üblichen Versorgung einer Brennkraftmaschine mit Einspritzkraftstoff dienen, wobei diese Art der Versorgung aus einem Kraftstoffhochdruckspeicher den wesentlichen Vorteil hat, mit sehr hohen, immer bereitstehenden Druck Kraftstoff exakt bemessen einzuspritzen. Insbesondere eine hohe Einspritzgüte und ein sehr vorteilhaftes Timing der Einspritzung werden damit erzielt. Der hohe Einspritzdruck fördert auch die Aufbereitung und die günstige Verteilung von Kraftstoff in den Brennräumen der Brennkraftmaschine und damit das Ziel, den Kraftstoff möglichst vollständig in diesen Brennräumen umzusetzen, bei niedriger Schadstoffemission und geringem Kraftstoffverbrauch. Dieser Verbrauch wird zunächst bekanntermaßen durch die Optimierung des Einspritzzeitpunktes erzielt.

[0010] Aus den Diagrammen sind die Zusammenhänge zwischen Schadstoffemission und Kraftstoffverbrauch bei verschiedenen Einspritzdrücken zu entnehmen. Figur 2a zeigt hierbei ein Kurvenschar mit kurvenkonstanter Einspritzdrücke. Der Kurvenverlauf wird durch den Spritzbeginn variiert und stellt den Zusammenhang zwischen Rußbestandteil und NO_x Bestandteil im Abgas dar. Man erkennt, daß je geringer der NO_x-Bestandteil im Abgas ist, um so höher wird der Rußanteil. Umgekehrt sinkt der Rußanteil mit zunehmendem NO_x-Anteil bei sich änderndem Spritzbeginn. Es ist weiterhin der Kurve 2a zu entnehmen, daß mit zunehmendem Kraftstoffeinspritzdruck geringere Ruß und NO_x-Werte erzielt werden. Betrachtet man jedoch den spezifischen Kraftstoffverbrauch, so erkennt man aus Figur 2b, daß zunächst ebenfalls der spezifische Kraftstoffverbrauch geringer wird, wenn die NO_x-Emiss-

sion zunimmt und umgekehrt. Nur ist es in diesem Fall so, daß mit zunehmenden Kraftstoffeinspritzdruck sich der spezifische Kraftstoffverbrauch zusammen mit dem NO_x -Gehalt erhöhen. Zu einer Optimierung muß man einen mittleren Wert von Kraftstoffdruck und Einspritzzeitpunkt finden, bei dem alle Parameter Kleinstwerte haben, oder bei vorgegebenen Parametern, wie die NO_x -Emission oder der Ruß, die übrigen Parameter Kleinstwerte annehmen. Eine Optimierung der Verbrennung bei der gegebenen Sachlage waren somit Grenzen gesetzt.

[0011] Erfindungsgemäß wird nun aber der Haupteinspritzung eine Nacheinspritzung angegliedert, wie man es dem Diagramm Figur 5 entnehmen kann. Dort ist über den Kurbelwellenwinkel der Nadelhub des jeweiligen Kraftstoffeinspritzventils aufgetragen und man erkennt an der unteren Linie den Verlauf einer Haupteinspritzung, die etwa bei 5° Kurbelwellenwinkel beginnt und bei 25° Kurbelwellenwinkel endet, nämlich dann, wenn der Nadelhub wieder den Wert 0.0 erreicht hat. Unmittelbar anschließend an diese Haupteinspritzung wird das Ventil nochmals geöffnet mit einem kleinen Nadelhub, der durch den Pfeil Nacheinspritzung bezeichnet ist und der dann etwa bei 28° Kurbelwellenwinkel wieder beendet ist. Über diese Einspritzvorgänge ist der Druck im Brennraum aufgezeichnet, der zunächst aufgrund der Kompression des Brennraumvolumens bis zu OT bei 0° Kurbelwellenwinkel ansteigt, dann entsprechend der Kolbenbewegung wieder etwas absinkt und dann im Verlauf der Haupteinspritzung und der aus der Einspritzung resultierenden Verbrennung und Expansion des Gasvolumens wieder ansteigt. Dieser Anstieg verläuft über die gesamte Haupteinspritzung und erfaßt auch noch den Bereich der Nacheinspritzung um dann mit zunehmendem Kurbelwellenwinkel allmählich wieder auf den Ausgangswert abzusinken.

[0012] Man erkennt aus diesem Zusammenhang, daß die Haupteinspritzung und die Nacheinspritzung direkt an der Verbrennung des Arbeitstaktes teilnehmen. Man erkennt ferner, daß die Nacheinspritzung eng an das Ende der Haupteinspritzung gekoppelt ist und erst dann erfolgt, wenn das Kraftstoffeinspritzventil am Ende der Haupteinspritzung ganz geschlossen hat. Der Abstand zwischen Haupteinspritzung und Nacheinspritzung wird möglichst kurz gehalten und es ist die Nacheinspritzung unmittelbar an das Ende der Haupteinspritzung angekoppelt, so daß mit zunehmender Haupteinspritzung somit bei einer Verschiebung des Haupteinspritzendes zu größeren Kurbelwellenwinkeln hin auch die Nacheinspritzung in Richtung größerer Kurbelwellenwinkel verschoben wird. Die zugehörige Brennkraftmaschine arbeitet dabei in der üblichen Weise ohne besondere sekundären Abgasnachbehandlungseinrichtungen. Haupteinspritzung und Nacheinspritzung erfolgen aus ein und dem selben Kraftstoffvorratsbehälter unter dem selben hohen Kraftstoffeinspritzdruck, wobei diese Nacheinspritzung selbst bei geringerem Nadelhub als

eine vollwertige exakt gesteuerten Einspritzung zu betrachten ist, die sich ganz deutlich von ungewollten Nacheinspritzern bei geringem Kraftstoffeinspritzdruck unterscheiden. Wie eingangs erwähnt stehen solche Nacheinspritzer auch unter Einwirkung von reflektierenden Druckwellen in Druckleitungen zwischen Hochdruckquelle und Einspritzventilöffnung dann, wenn bereits geringfügig der Öffnungsdruck des Kraftstoffeinspritzventils überschritten wird. Dieser dann anstehende Druck entspricht in keiner Weise dem eigentlichen Kraftstoffeinspritzdruck, der zur Haupteinspritzung bzw. erforderlichen Kraftstoffaufbereitung notwendig ist. Elektrisch gesteuerte Ventile, insbesondere auch Ventile die mit einem Piezoaktor arbeiten sind dabei in der Lage, kürzeste Öffnungszeiten für die Nacheinspritzung exakt beherrschbar zur Verfügung zu stellen.

[0013] Die Auswirkung der Nacheinspritzung kann anhand der Figuren 3a und 3b erläutert werden. Dort sind Kurvenverläufe bei sich änderndem Spritzbeginn im Verhältnis zur Schwärzungsziffer und der NO_x -Emission bzw. des spezifischen Kraftstoffverbrauchs zur NO_x -Emission dargestellt und zwar für einen Betrieb der Brennkraftmaschine mit Nacheinspritzung und ohne Nacheinspritzung. In der Figur 3a erkennt man, daß mit zunehmenden Spritzbeginn in Richtung früh und zunehmenden NO_x Gehalt die Kurven divergieren. Bei einem beispielsweise Spritzbeginn von $+2^\circ$ Kurbelwellenwinkel ergibt sich eine erhebliche Absenkung des Rußgehaltes im Abgas, wenn die Verbrennung mit Nacheinspritzung erfolgt. Vergleicht man dagegen gemäß Figur 3b die Auswirkung dieser Maßnahme auf den spezifischen Kraftstoffverbrauch so erkennt man, daß es hier zu keiner Verschlechterung kommt sondern die Kurven mit Nacheinspritzung und ohne Nacheinspritzung zueinander deckungsgleich verlaufen. Die in Figuren 3a und 3b gezeigten Werte wurden bei einer Brennkraftmaschinendrehzahl von 1 400 U/min und bei 75% Last ermittelt. Der Einspritzdruck betrug 900 bar bei einer Nacheinspritzmenge von ca. 12mg/Hub. Die Kurven gemäß Figur 2a und 2b wurden ebenfalls bei 1 400 U/min, aber bei 50% Last ermittelt.

[0014] Aufgrund optimierter Nacheinspritzung sind dabei Schwärzungszifferreduktion bis zu 30% möglich.

[0015] Die kleine direkt an Anschluß an das Ende der Haupteinspritzung eingebrachte Nacheinspritzmenge, die Teil der Gesamteinspritzmenge ist, bewirkt einen ganz neuen Anstoß der Verbrennung im Brennraum, der dazu führt, daß insbesondere die rußbildenden Bestandteile der Brenngase besser umgesetzt werden, ohne die übrigen Bestandteile der Schadstoffemission negativ zu beeinflussen. Als Teil der Gesamteinspritzmenge ist auch die Nacheinspritzmenge antriebswirksam. Es ist Ziel auch diese Nacheinspritzmenge vollständig umzusetzen im Gegensatz zu anderen Nacheinspritzverfahren, die ausschließlich dazu dienen, einen Katalysator die zu dessen Arbeiten notwendige HC-Emission bereitzustellen und diesen auf

Betriebstemperatur zu halten.

[0016] Diese hier erreichten Zusammenhänge können dabei vorteilhaft zugleich auch zur Senkung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs eingesetzt werden, solange befriedigende-Emissionswerte bezüglich der Schwärzungsziffer bzw. Ruß und der NO_x -Emission eingehalten werden können. Figur 4a zeigt diesen Zusammenhang, wobei die Tatsache ausgenutzt wird, daß gemäß Figur 2b der spezifische Verbrauch mit sinkendem Kraftstoffeinspritzdruck ebenfalls sinkt. Dies gilt natürlich nicht unbeschränkt sondern im Rahmen des Basiseinspritzdruckes überhaupt. Man kann, vergleicht man Figur 2a, dann eine Erhöhung des Rußes mit sinkendem Kraftstoffeinspritzdruckes in Kauf nehmen, wenn durch die Nacheinspritzung ein Gewinn bezüglich der Rußziffer erzielt wurde. In Figur 4a sind zwei Kurven aufgezeichnet, ein mit Nacheinspritzung bei 850 bar Einspritzdruck und eine ohne Nacheinspritzung bei 900 bar Einspritzdruck (Rail-Druck). Dies variiert über den Spritzbeginn. Man erkennt, daß durch diese Wahl des Einspritzdruckes die beiden Kurven bei späten Spritzbeginnen nahezu deckungsgleich verlaufen, d.h. daß mit Nacheinspritzung und Absenkung des Einspritzdruckes sich die Schwärzungsziffer im Bezug auf die NO_x -Emission nicht verschlechtert. Betrachtet man hingegen die Auswirkung bezüglich des spezifischen Kraftstoffverbrauches, so erkennt man aus Figur 4b, daß sich die Kurven mit Nacheinspritzung und ohne Nacheinspritzung gegeneinander verschoben haben derart, daß bei einem Betrieb mit Nacheinspritzung und niedrigerem Einspritzdruck ein Verbrauchsvorteil ergibt.

[0017] Auf diese Weise lassen sich die Abgasemission und die Verbräuche einer Brennkraftmaschine ohne zusätzliche Maßnahmen einer Abgasnachbehandlung im höchst wirtschaftlichen Maße verbessern. Die technische Möglichkeit ist insbesondere auch durch die Verwendung einer Hochdruckeinspritzung aus einem Kraftstoffhochdruckbehälter mit schnell gesteuerten Kraftstoffeinspritzventilen gegeben. Zusätzlich kann eine solche Einspritzung auch mit der bekannten Voreinspritzung kombiniert werden, die bekanntlich zu einer Senkung des Geräusches und des Verbrauches führt.

[0018] Dies wird im wesentlichen auf die Frühverlegung des Einspritzbeginns über die Voreinspritzung zurückgeführt. In der Figur 6 ist dieser Zusammenhang zu entnehmen. Es ist in der unteren Kurve beginnend bei Nadelhub 0.0 und bei Kurbelwellenwinkel von 0° Kurbelwellenwinkel der Beginn der Voreinspritzung eingezeichnet, der dann die Haupteinspritzung folgt, die ihrerseits wiederum von der Nacheinspritzung gefolgt wird. Der zugeordnete Druckverlauf im Brennraum ist in der darüberliegenden Kurve dargestellt und ist erkennbar, daß dieser Verlauf wesentlich gleichmäßiger als in Figur 5 verläuft. Insbesondere liegt auch hier die Nacheinspritzung voll im Arbeitsdruckbereich des Zylinders der Brennkraftmaschine. Aus den Figuren 7a und 7b sind die Auswirkungen auf die Parameter Schwär-

zungsziffer und NO_x bzw. spezifischen Verbrauch in analoger Weise zu den Figuren 4a und 4b dargestellt. Es sind hier insgesamt 3 Kurven mit sich änderndem Spritzbeginn aufgetragen, eine erste Kurve, die wie in der Legende über der Figur 7b oben dargestellt sich aus dem Betrieb ohne Voreinspritzung (VE) und ohne Nacheinspritzung (NE) ergibt, eine zweite Kurve die sich aus dem Betrieb mit Voreinspritzung und ohne Nacheinspritzung ergibt und eine dritte Kurve schließlich die aus dem Betrieb mit Voreinspritzung und mit Nacheinspritzung resultiert. Man erkennt, daß bei geeigneter Wahl der übrigen Parameter, wie dem Kraftstoffeinspritzdruck, der hier wiederum auf 900 bar gehalten ist bei 5mg Voreinspritzmenge pro Hub und 12 mg Nacheinspritzmenge pro Hub, die Kurven im wesentlichen in den unteren NO_x -Bereichen deckungsgleich verlaufen. Mit zunehmendem Spritzbeginn nach Früh verschlechtern sich die Ergebnisse bezüglich der Schwärzungsziffer bei einer Betriebsweise mit Voreinspritzung und ohne Nacheinspritzung erheblich. Das ergibt den bekannten Effekt der Voreinspritzung, die zwar geräuschmindernd und verbrauchsmindernd ist aber den Rußanteil im Abgas erhöht.

[0019] Die verbrauchsmindernde Wirkung ist unmittelbar der Figur 7b zu entnehmen, wobei die Kurve mit Voreinspritzung und die Kurve ohne Nacheinspritzung links der Kurve ohne Voreinspritzung und ohne Nacheinspritzung liegen. Mit dieser Kurve mit Voreinspritzung und ohne Nacheinspritzung ist dann jedoch die Kurve mit Voreinspritzung und mit Nacheinspritzung identisch mit einem gegenüber der von Figur 4 erhöhten Verbrauchsvorteil beim spezifischen Verbrauch. Verglichen jedoch mit Figur 7a ergibt sich hier eine wesentliche Minderung der Schadstoffemission im Bezug auf die Schwärzungsziffer bzw. den Ruß. Verzichtet man auf eine wesentliche Verbesserung der Rußemission, so kann man mit dieser kombinierten Maßnahme eine noch größere Verbesserung des Kraftstoffverbrauches bekommen. Insgesamt zeigt sich, daß die Nacheinspritzung zusammen mit den üblichen Maßnahmen zur Verbesserung Emission, Geräusch und Verbrauch bei Brennkraftmaschinen einen ganz wesentlichen Effekt ausübt, der im hohem Maße überraschend ist.

[0020] Die Nacheinspritzung, die wie gesagt unmittelbar an die Haupteinspritzung angekoppelt ist ist darüber hinaus noch bezüglich der Menge variabel. Dabei ist es wesentlich, daß die Nacheinspritzmenge gewisse Bereiche einhält, die insbesondere auch empirisch ermittelbar sind. Es hat sich gezeigt, daß bei Nacheinspritzmengen < 5mg/Hub keine spürbaren Verbesserungen bei der Schwärzungsziffer erzielbar sind. Auf der anderen Seite erhöht sich bei einer Erhöhung der Nacheinspritzmenge über 20mg/Hub hinaus die HC-Emission erheblich. Genauso wirkt es sich schädlich aus, wenn nicht die unmittelbare Ankoppelung der Nacheinspritzung an die Haupteinspritzung eingehalten wird. Mit zunehmendem Abstand des Spritzbeginns der Nacheinspritzung von der Haupteinspritzung setzt wie-

der eine hohe HC-Emission ein, die bisher auch dazu verwendet wurde, um nachgeschaltete Abgasnachbehandlungseinrichtungen im reduzierenden Sinne von NO_x-Bestandteilen wirksam werden zu lassen. Wegen der unmittelbaren Ankoppelung der Nacheinspritzung an die Haupteinspritzung ist es erforderlich, daß die Steuerwerte für beide Einspritzungen in einem Kennfeld gespeichert sind ohne einen zusätzlichen erheblichen Aufwand durch Messen von Einspritznadelhuben zu erbringen. Natürlich wäre auch eine solche Messung auch bei laufendem Normalbetrieb der Brennkraftmaschine durchführbar, was aber einen sehr hohen Aufwand bedeuten würde.

[0021] In einem Optimierungsverfahren werden deshalb die über das Betriebsfeld der Brennkraftmaschine erforderlichen Einspritzvorgänge mit Hilfe von Nadelhubmeßfühlern erfaßt und entsprechende Steuerwerte eingegeben, die zum Steuern der Nacheinspritzung erforderlich sind. Zugleich ist dabei die Steuerung des Einspritzdruckes optimierbar, um insbesondere zu den und Verbrauchswerten zu gezeigt, daß erst ab einer Kraftmaschine die Nacheinspritzung wirksam ist. Die g der Emissionswerte meß r Nacheinspritzung in das liegt die Grenze in einem 25% der Vollast, d.h. erst ab voll eine Nacheinspritzung

vorzunehmen. Bei zunehmender Last wird dabei optimierend die Menge der Nacheinspritzung variiert im Bezug auf den jeweiligen Betriebspunkt. Es hat sich bei den Optimierungen gezeigt, daß bei einer gegebenen Drehzahl von 1 200 u/min z.B. die Nacheinspritzmengen mit steigender Last abnehmen können um maximale Verbesserungen der Abgasemission bzw. des Verbrauches zu erzielen. Umgekehrt ist der Zusammenhang zwischen Last und Nacheinspritzmenge bei einer höheren Drehzahl z.B. bei 2000 u/min so, daß die Nacheinspritzmenge mit zunehmender Last zunehmen muß, um gewünschte optimale Abgasemissionswerte bzw. Verbräuche zu erzielen. Bei anderen Motoren können eventuell andere Tendenzen auftreten.

[0022] tzung einen ganz er ing hat und das Ver verbessert. Bei ber eines Kraft stoffein d elektrisch gesteu ein relativ geringe inspritzung erforde 50

Patentansprüche

1. Verfahren zur Einspritzung von Kraftstoff in Brennraum einer luftverdichtenden selbstzündenden Brennkraftmaschine bei dem Kraftstoff durch eine Haupteinspritzung und eine der Haupteinspritzung

nachfolgenden Nacheinspritzung in den Brennraum der Brennkraftmaschine eingespritzt wird, wobei jeweils beide Einspritzmengen, die der Haupteinspritzung und die der Nacheinspritzung in den jeweiligen Brennraum, über dasselbe elektrisch gesteuerte Einspritzventil einem von einer Hochdruckpumpe ständig versorgten, Kraftstoff-Hochdruck-Speicher entnommen werden, dadurch gekennzeichnet, daß der Einspritzdruck für die Haupteinspritzung und die Nacheinspritzung derselbe ist und der Beginn der Nacheinspritzung in Abhängigkeit von der Beendigung des Haupteinspritzvorganges, sich an diesem anschließend erfolgt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Nacheinspritzung als Teil der pro Arbeitstakt des jeweiligen Zylinders der Brennkraftmaschine einzuspritzenden Gesamteinspritzmenge an der Verbrennung beim jeweiligen Arbeitstakte teilnimmt.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Abstand des Beginns der Nacheinspritzung vom Ende der Haupteinspritzung möglichst kurz ist.
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Menge der Nacheinspritzung in Abhängigkeit von Betriebsparametern der Brennkraftmaschine gesteuert wird und sich mit dem Betriebspunkt der Brennkraftmaschine verändert.
5. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Beginn der Nacheinspritzung in Abhängigkeit von der Lage des Endes der Haupteinspritzung und die Nacheinspritzmenge mittels einer elektrischen Steuereinrichtung gesteuert werden, die die für die verschiedenen Betriebspunkte der Brennkraftmaschine erforderlichen Steuerwerte für die Nacheinspritzung entsprechend sich ändernden Betriebsparametern einem in einem Optimierungsvorgang gebildeten Kennfeld entnimmt.
6. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Betrieb der Brennkraftmaschine mit Nacheinspritzung erst oberhalb einer bestimmten Last der Brennkraftmaschine erfolgt.
7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Last, ab der die Brennkraftmaschine mit Nacheinspritzung betrieben wird, dadurch bestimmt ist, daß bei der Optimierung der Menge der Nacheinspritzung ab dieser Last der Brennkraftmaschine eine Verringerung des Rußanteils im Abgas auftritt.

13

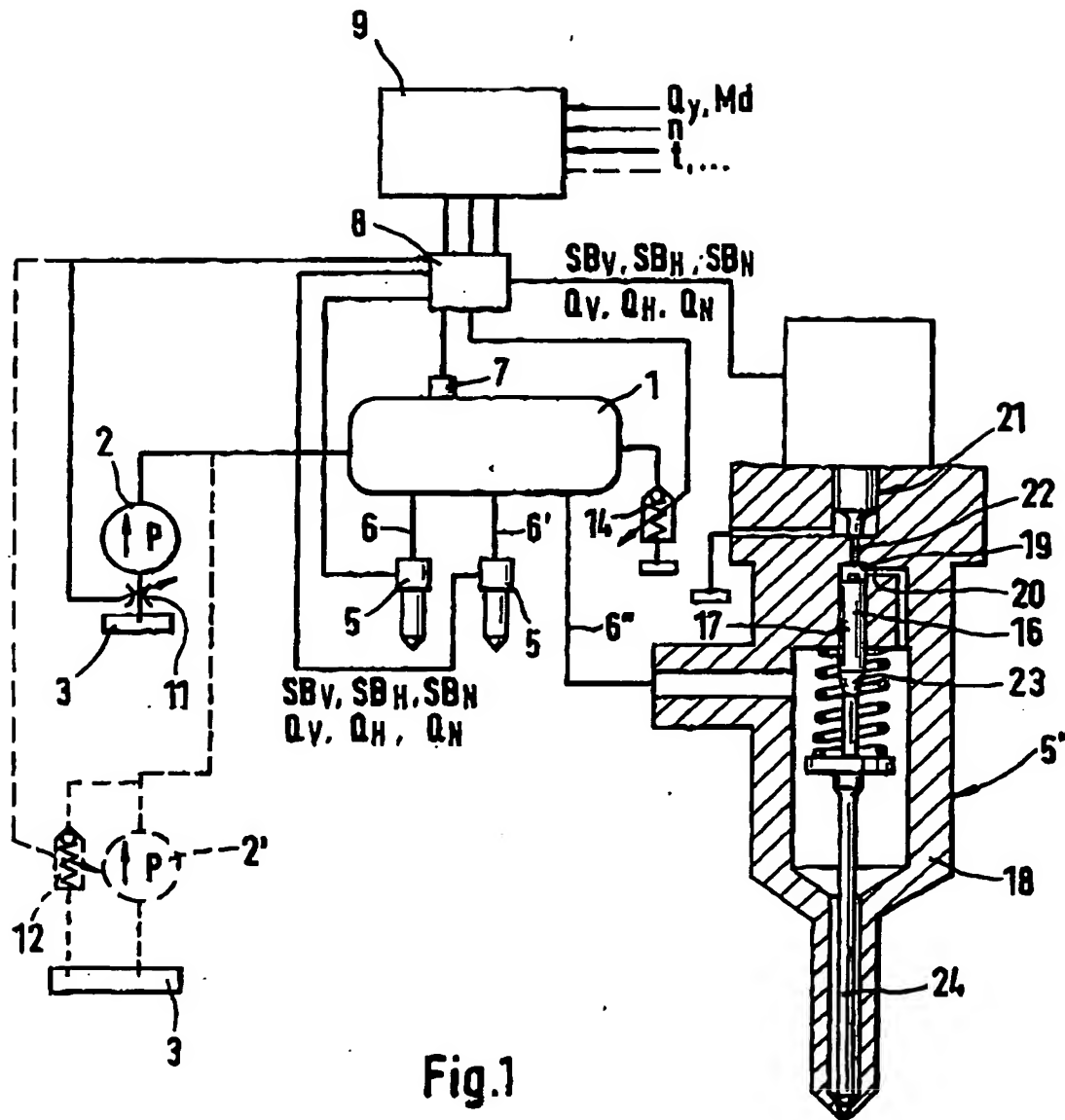
EP 0 911 511 A2

14

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Optimierung der Menge der Nacheinspritzung in Verbindung mit einer Optimierung des spezifischen Verbrauchs, der Rußemission und der NO_x -Emission in Abhängigkeit des Spritzbeginns der Haupteinspritzung und des Einspritzdrucks, der im Kraftstoffhochdruckspeicher eingestellt wird. 5
9. Verfahren nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Nacheinspritzung bei zunehmender Last der Brennkraftmaschine ab einem unteren Lastpunkt der Brennkraftmaschine einsetzt, der zwischen 10% und 25% vorzugsweise bei 25% der Vollast liegt. 10 15
10. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche 5 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Kennfeld der Nacheinspritzmenge und die durch das Schließen der Einspritzventile am Ende der jeweiligen Haupteinspritzung festgelegte Einspritzzeitpunkte für die Nacheinspritzung in Betriebsfeld der Brennkraftmaschine mit Hilfe von die Öffnungs- und Schließsignalen der Einspritzventile erfassenden Sensoren in Bezug auf die dabei auftretenden Rußemission im Abgas der Brennkraftmaschine erfaßt wird und optimierend für die jeweilige Brennkraftmaschine bei der verschiedenen Betriebspunkten und Betriebsparametern in dem Kennfeld festgelegt wird. 20 25 30
11. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche 5 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß bei dem Optimierungsvorgang zur Erzielung eines möglichst geringem Verbrauch bei Einhaltung der zulässigen NO_x -Anteils und des zulässigen Rußgehalts der Einspritzdruck des Kraftstoffs im Kraftstoffhochdruckspeicher reduziert wird. 35
12. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich zur Haupteinspritzung und Nacheinspritzung die Brennkraftmaschine mit Voreinspritzung betrieben wird und die optimierte Werte von Einspritzdruck, Spritzbeginn der Haupteinspritzung, Nacheinspritzmenge, Spritzbeginn der Voreinspritzung, und Voreinspritzmenge in einem Kennfeld gespeichert werden, das von der elektronischen Steuereinrichtung zur Steuerung des Einspritzsystems verarbeitet und in Steuersignale zur Beeinflussung der genannten Werte beim Betrieb der Brennkraftmaschine umgewandelt werden. 40 45 50
13. Kraftstoffeinspritzsystem für luftverdichtende, selbstzündende Brennkraftmaschinen mit einem von einer Hochdruckpumpe (2, 2') ständig versorgten Kraftstoffhochdruckspeicher (1) und daran angeschlossenen elektrisch gesteuerten Kraftstoff-

feinspritzventilen (5, 5', 5''), die von einer elektrisch Steuereinrichtung gesteuert werden, zur Durchführung des Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Druck des Kraftstoffhochdruckspeichers von einem Drucksensor (7) überwacht wird, dessen Steuersignale von der Steuereinrichtung (8) erfaßt werden und nach Vergleich mit Sollwerten, die in dem Kennfeld (9) gespeichert sind, durch die Steuereinrichtung ein Eingriff an der Druckeinstellung (11, 12, 14) des Kraftstoffhochdruckspeichers (1) dienenden Elementen vornehmbar ist, daß ferner in Abhängigkeit von vom Kennfeld vorgegeben Kurbelwellenwinkeln durch die Steuereinrichtung der Spritzbeginn der Haupteinspritzung oder der Haupteinspritzung und zusätzlich einer Voreinspritzung steuerbar sind und in Abhängigkeit Betriebsparametern wie auch der gewünschten Drehmomentenabgabe der Brennkraftmaschine die Haupteinspritzmenge und entsprechen dieser und im Kennfeld festgelegten Parametern der Beginn und die Menge der Nacheinspritzung gesteuert werden.

EP 0 911 511 A2



EP 0 911 511 A2

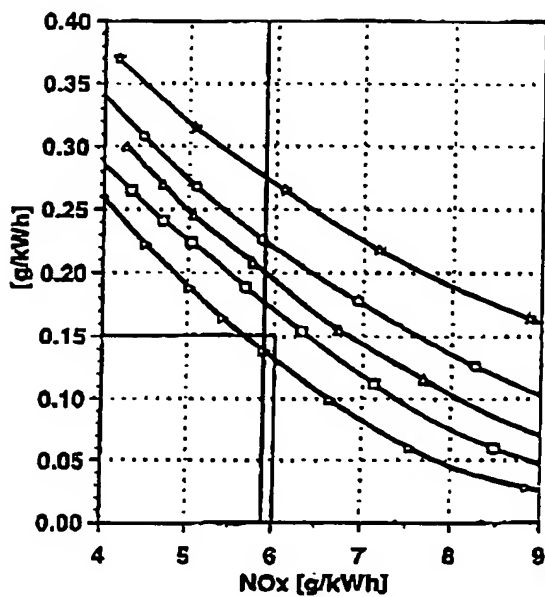


Fig. 2a

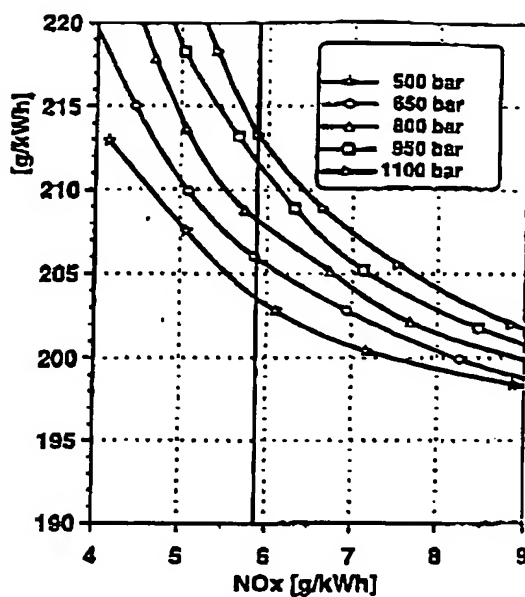


Fig. 2b

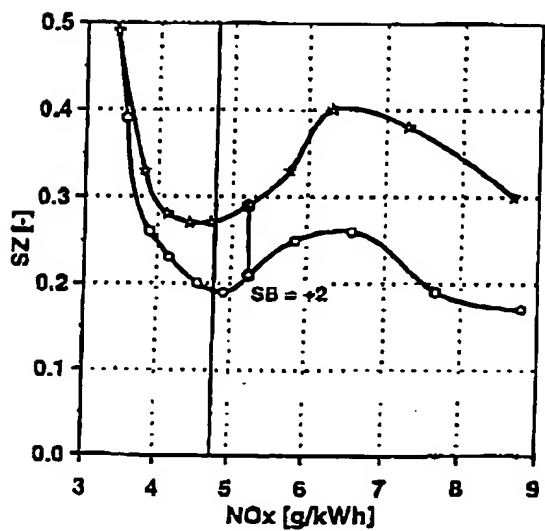


Fig. 3a

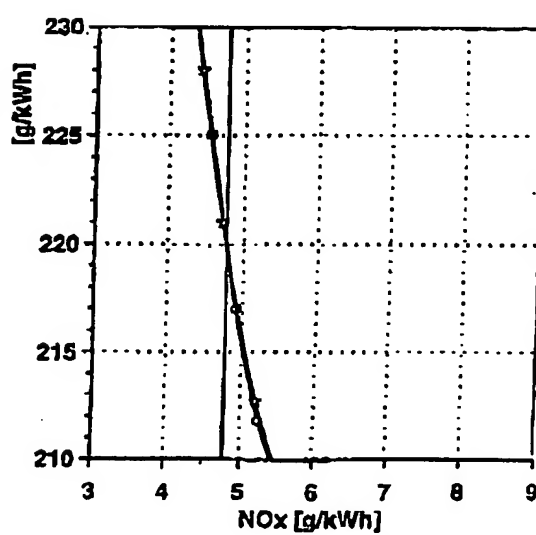


Fig. 3b

EP 0 911 511 A2

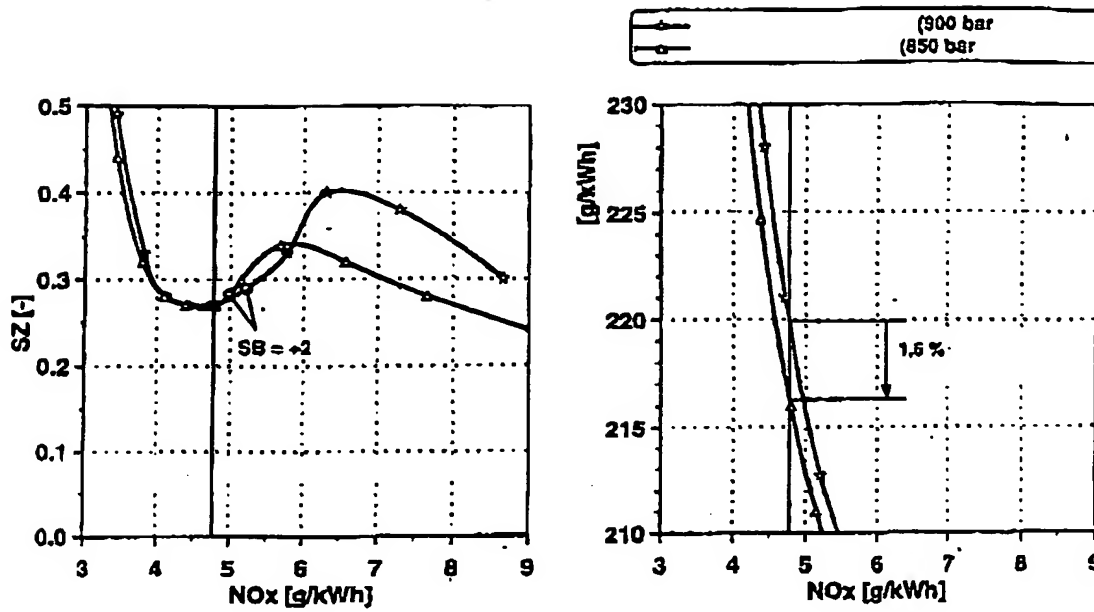


Fig. 4a

Fig. 4b

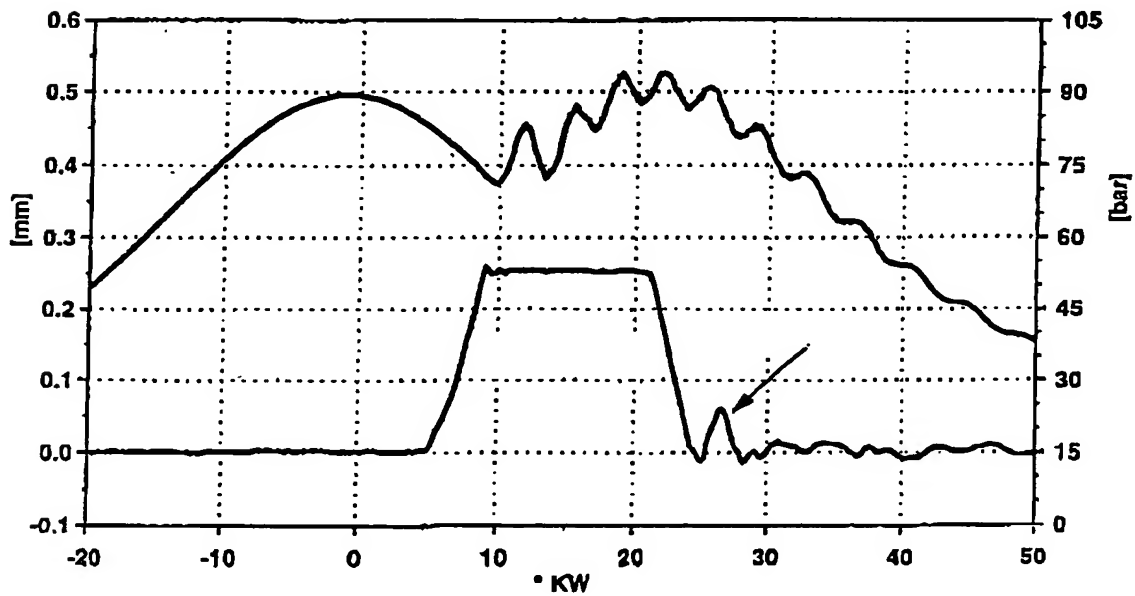


Fig. 5

EP 0 911 511 A2

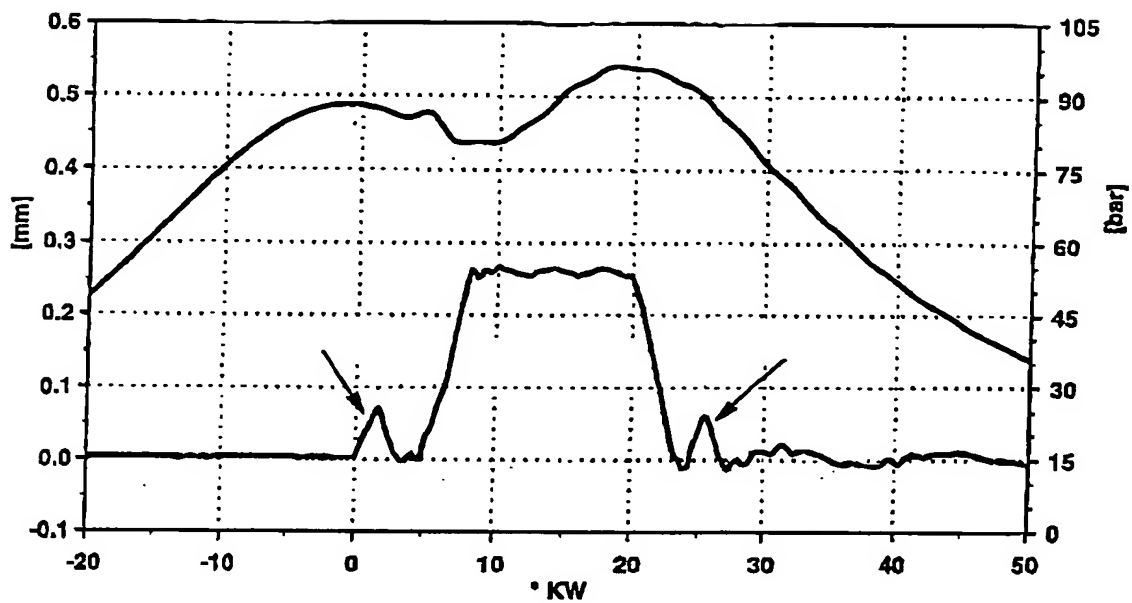


Fig. 6

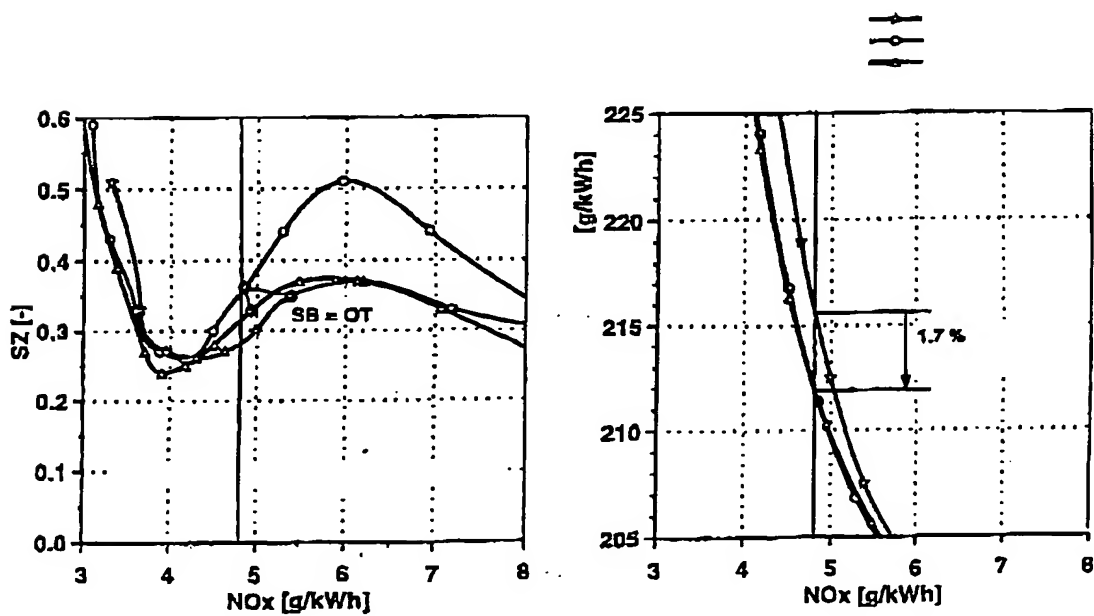


Fig. 7a

Fig. 7b